

CAI  
T  
-2319

Transports  
Canada

3 1761 11635744 3

# The New Motor Vehicle Transport Act

## An Overview

### The National Framework for Extra-Provincial Motor Vehicle Transportation

- The Motor Vehicle Transport Act, 1987:
- relaxes economic regulation of extra-provincial trucking by easing market entry regulations and by discontinuing rate regulation;
  - promotes national uniformity in market entry criteria for extra-provincial trucking; and
  - provides for more effective safety regulation of trucking and bus services under federal jurisdiction.

This new regulatory framework is based on a Memorandum of Understanding signed by the federal and provincial governments in 1985.

Federal authority extends to all operations of extra-provincial motor carriers, that is trucking and bus companies which carry freight or passengers across a provincial boundary to another province or to another country, and includes such companies' operations within a province. Each province has jurisdiction over all operations of trucking and bus companies that do business only within the boundaries of that province.

The federal authority to regulate the activities of trucking and bus companies was delegated to the provinces by the Motor Vehicle Transport Act of 1954. The Motor Vehicle Transport Act, 1987 (MVTA) continues this delegation of authority but with different rules covering how the provinces can use the authority.

### Regulation of Trucking Operations

The reform of the market entry test for extra-provincial trucking will occur in two phases. Beginning January 1, 1988, the current "public convenience and necessity" test will be replaced by a "fitness" entry test and a "reverse onus" public interest test.

"Fit" applicants are those who have adequate insurance coverage and comply with all applicable transportation safety regulations. The fitness test requires a satisfactory safety rating based on knowledge of, and past compliance with, transportation safety law. Carriers must continue to meet the fitness criteria after receiving an operating licence.

Under the reverse onus public interest test, all new, fit applicants will be granted a licence unless an opponent to the application can demonstrate that the granting of the licence would not be in the public interest.

The reverse onus public interest test is an interim measure designed to allow limited economic intervention in the entry process while the "fitness" entry procedure becomes established. On January 1, 1993, the public interest test is scheduled to expire. "Fitness" would then become the sole standard for licensing extra-provincial truck operations. (See also Safeguards below.)

During the January 1, 1988 — January 1, 1993 transition period, interested persons may intervene in entry proceedings on economic grounds. The provincial and territorial transport boards may hold public hearings if evidence presented by persons contesting the application convinces the board that granting the licence applied for might be detrimental to the public interest.

Existing licence restrictions are also scheduled to expire on January 1, 1993. Extra-provincial licences would then no longer be limited to specific commodities or specific routes.

The provinces remain responsible for administering federal law. Therefore, truckers must still apply for licences in each jurisdiction in which they wish to operate.

### Intra-Provincial Truck Operations

Trucking activities conducted entirely within a province by extra-provincial carriers fall under the MVTA. These activities, however, are not covered by the MVTA's economic reforms. They will continue to be regulated by the provinces, under provincial regulations, in the same manner as trucking operations conducted by carriers who operate solely within a province.

For further information on the regulation of intra-provincial trucking, contact the provincial/territorial motor transport boards.

### Regulation of Bus Operations

The new Act does not change the regulation of entry and fares in the bus industry. The provinces may, therefore, continue to regulate extra-provincial bus companies in the same manner as intra-provincial ones.

### Safety Provisions

The MVTA empowers promulgation of federal safety regulations covering all extra-provincial truck and bus operations.

The provinces remain responsible for enacting and enforcing all highway safety regulations within their boundaries. To avoid duplication, federal safety regulations will not be promulgated where provincial highway safety regulations are in force.

### Penalties for Non-Compliance

The MVTA provides for effective enforcement of the provisions and for uniform penalties across the country. Failure to comply with the provisions of the MVTA, or the regulations made under it, may result in fines of up to \$5,000 for individuals and up to \$25,000 for companies.

Since carriers must continue to meet fitness criteria at all times, provincial transport boards will have the power to suspend or cancel licences for non-compliance.

### Safeguards

The MVTA requires that a review of the operation of the reverse onus entry test and its effect on extra-provincial trucking be conducted during the fourth year of the transition period, i.e. 1991. If necessary, the federal government may extend the transition period beyond January 1, 1993.

The federal government will monitor highway safety statistics and table the results in Parliament each year. The federal government will also provide Parliament with an annual report on the implementation and enforcement of safety regulations.

The federal government is empowered to take action against foreign carriers (truck and bus) if a foreign government discriminates against Canadian truckers and if consultations fail to resolve the problem.

### Related National Transportation Act Matters

The National Transportation Agency, the regulatory body created by the National Transportation Act, 1987 (NTA) will monitor the result of federal transportation reforms on an annual basis.

The new NTA also requires that a comprehensive review of all legislation pertaining to economic regulation of transportation be carried out in 1992, with a view to determining the effects of the reforms on shippers, travellers, carriers and on regions and trade.

Copies of the annual and four-year reviews will be tabled in Parliament.

Under the NTA's provisions, the Agency may review mergers and acquisitions of major trucking and bus companies with annual assets or sales above \$10 million.

The 1987 NTA, like its predecessor, also provides the regulatory framework under which the federal government can, if necessary, directly regulate extra-provincial motor carriers.

This pamphlet is one of a series outlining key features of the Motor Vehicle Transport Act, 1987 and the National Transportation Act, 1987. Limitations or restrictions may apply in some cases.

The complete series of pamphlets includes:

1. The New Framework For Rail Transportation
2. Rail Network Rationalization
3. Rail Rate Pricing and Competitive Access
4. A New Framework For Air Transportation
5. Air Transportation in Northern and Remote Areas
6. Northern Marine Resupply
7. Assistance for Travellers with Disabilities
8. Mergers and Acquisitions
9. Dispute Resolution
10. The New Motor Vehicle Transport Act

For further information, please contact:

Director  
Motor Carrier Policy and Programs  
Transport Canada  
Place de Ville, Tower "C"  
Ottawa, Ontario  
K1A 0N5

Telephone: (613) 998-1915  
Telex: 053-3130  
Facsimile: (613) 996-9439

© Minister of Supply and Services Canada 1988

Cat. No. T22-75/1988

ISBN 0-662-55814-6

CAI  
T  
-2319





# La nouvelle Loi sur les transports routiers

## Un aperçu

### Cadre national des transports routiers extra-provinciaux

La Loi de 1987 sur les transports routiers :

- assouplit la réglementation économique du camionnage extra-provincial en facilitant l'accès au marché et en éliminant les prescriptions relatives aux tarifs;
- favorise une plus grande uniformité nationale des critères d'admission dans l'industrie du camionnage extra-provincial;
- établit une réglementation plus efficace en vue de la sécurité des services de camionnage et de transport par autocar qui sont de compétence fédérale.

Ce nouveau cadre de réglementation est fondé sur un protocole d'entente conclu en 1985 par les gouvernements fédéral et provinciaux.

L'autorité fédérale englobe toutes les activités des exploitants de transports routiers extra-provinciaux, c'est-à-dire des entreprises de camionnage et de transport par autocar qui transportent des marchandises ou des voyageurs d'une province à l'autre ou aux États-Unis. Cela comprend les activités exercées par ces entreprises à l'intérieur d'une même province. Chaque province a compétence sur toutes les activités des entreprises de camionnage et de transport par autocar qui ne font des affaires qu'à l'intérieur de ses frontières.

Le pouvoir du gouvernement fédéral de réglementer les activités de ces entreprises a été délégué aux provinces par la Loi de 1954 sur le transport par véhicule à moteur. La Loi de 1987 sur les transports routiers maintient cette délégation de pouvoir, mais contient des règles différentes sur la façon dont les provinces peuvent utiliser ce pouvoir.

### Réglementation du camionnage

La réforme du critère d'admission dans l'industrie du camionnage extra-provincial s'effectuera en deux étapes. À compter du 1<sup>er</sup> janvier 1988, le critère actuel de « la commodité et la nécessité publiques » sera remplacé par un critère « d'aptitude » et un critère de l'intérêt public qui comportera le « renversement du fardeau de la preuve ».

Les demandeurs « aptes » sont ceux qui possèdent une assurance suffisante et satisfont à tous les règlements applicables à la sécurité dans les transports. Le critère d'aptitude exige une attestation de sécurité satisfaisante, fondée sur la connaissance du droit en la matière et sur son respect dans le passé. Les transporteurs doivent continuer à répondre au critère d'aptitude même après avoir reçu une licence d'exploitation.

En vertu du critère de l'intérêt public comportant le renversement du fardeau de la preuve, les demandeurs aptes obtiendront une licence à moins qu'un opposant ne puisse démontrer que l'octroi de cette dernière serait contraire à l'intérêt public.

Le critère en question est une mesure provisoire destinée à permettre une intervention économique limitée dans le processus d'admission en attendant l'instauration de la nouvelle méthode fondée sur le critère d'aptitude. Le critère de l'intérêt public deviendra caduc le 1<sup>er</sup> janvier 1993. Le critère d'aptitude sera alors la seule norme pour l'obtention d'une licence de camionnage extra-provincial. (Voir également la section sur les garanties.)

Au cours de la période de transition comprise entre le 1<sup>er</sup> janvier 1988 et le 1<sup>er</sup> janvier 1993, les intéressés pourront intervenir dans le processus d'admission, pour des raisons économiques. Les offices provinciaux et territoriaux pourront tenir des audiences publiques si les preuves fournies par les opposants les convainquent que la délivrance d'une licence risque de nuire à l'intérêt public.

Les restrictions actuelles en matière d'octroi des licences doivent elles aussi expirer le 1<sup>er</sup> janvier 1993, après quoi la licence d'exploitation d'une entreprise de camionnage extra-provincial ne s'appliquera plus seulement à des marchandises ou à des parcours déterminés.

Les provinces demeurent responsables de l'administration de la loi fédérale. Les entrepreneurs en camionnage doivent par conséquent continuer à demander une licence à l'office de chaque province ou territoire où ils désirent exercer leurs activités.

### Camionnage intra-provincial

Les activités de camionnage exercées entièrement dans une province donnée par les exploitants d'une entreprise extra-provinciale sont régies par la Loi sur les transports routiers. Elles ne sont toutefois pas assujetties aux réformes économiques prévues par cette dernière. Elles continueront à être réglementées par les provinces, en vertu de la réglementation provinciale, de la même façon que les activités de camionnage exercées par les transporteurs qui ne travaillent que dans une province donnée.

Pour de plus amples renseignements sur la réglementation du camionnage intra-provincial, communiquez avec l'office de votre province ou territoire.

### Réglementation du transport par autocar

La nouvelle Loi maintient le statu quo en ce qui concerne la réglementation tarifaire et celle qui porte sur l'admission dans l'industrie du transport par autocar. Les provinces sont donc libres de réglementer les entreprises extra-provinciales de transport par autocar de la même façon que les entreprises intra-provinciales.

### Mesures de sécurité

La Loi sur les transports routiers autorise la promulgation de règlements fédéraux sur la sécurité, portant sur toutes les activités extra-provinciales de camionnage et de transport par autocar.

Les provinces demeurent responsables de la promulgation et de l'application de la réglementation sur la sécurité routière à l'intérieur de leurs frontières. Pour éviter le double emploi, aucun règlement fédéral dans ce domaine ne sera promulgué dans une province qui aura adopté un règlement équivalent.

### Peines pour inobservation

La Loi sur les transports routiers prévoit l'application effective de ses dispositions et l'imposition de peines uniformes dans l'ensemble du pays. L'inobservation de ces dispositions ou des règlements qui en résultent peut entraîner une amende maximale de 5 000 \$ pour les particuliers, et de 25 000 \$ pour les sociétés.

Comme les transporteurs devront continuer à répondre au critère d'aptitude, les offices provinciaux pourront suspendre ou annuler leur permis en cas d'inobservation.

### Garanties

La Loi sur les transports routiers prescrit qu'un examen de l'application du critère d'admission comportant le renversement du fardeau de la preuve, et de son incidence sur le camionnage extra-provincial, soit effectué pendant la quatrième année de la période de transition, c'est-à-dire en 1991. Le gouvernement fédéral pourra, au besoin, prolonger cette période au-delà du 1<sup>er</sup> janvier 1993.

Le gouvernement fédéral tiendra des statistiques annuelles de la sécurité routière et les déposera chaque année devant le Parlement. Il présentera également au Parlement un rapport annuel sur l'application et l'observation de la réglementation sur la sécurité.

Le gouvernement fédéral a le pouvoir de sévir contre les transporteurs étrangers (entreprises de camionnage et de transport par autocar) si le gouvernement des pays concernés adopte des mesures discriminatoires contre les camionneurs canadiens, et que des consultations ne permettent pas de résoudre le problème.

### Questions relatives à la Loi nationale sur les transports

L'Office national des transports, l'organisme de réglementation créé en vertu de la Loi nationale de 1987 sur les transports, surveillera chaque année les résultats des réformes fédérales dans le domaine des transports.

La nouvelle Loi nationale sur les transports exige également qu'un examen approfondi de toutes les lois portant sur la réglementation économique des transports soit effectué en 1992, pour permettre de déterminer les effets des réformes sur les expéditeurs, les voyageurs et les transporteurs, ainsi que sur les régions et le commerce.

Un exemplaire des rapports portant respectivement sur l'examen annuel et l'examen quadriennal sera déposé au Parlement.

Les dispositions de la Loi nationale sur les transports autorisent l'Office à examiner les fusions et les acquisitions des grandes entreprises de camionnage et de transport par autocar dont l'actif ou le chiffre d'affaires annuel dépasse les 10 millions de dollars.

La Loi nationale de 1987 sur les transports, toute comme la loi précédente, fournit également le cadre réglementaire en vertu duquel le gouvernement fédéral peut, au besoin, réglementer directement le transport routier extra-provincial.

Ce dépliant fait partie d'une série de 10 publications qui présentent les points essentiels de la Loi nationale sur les transports et de la Loi sur les transports routiers. Certaines limites ou restrictions peuvent jouer, le cas échéant.

Voici la série complète de ces dépliants :

1. Un nouveau cadre pour le transport ferroviaire
2. Rationalisation du réseau ferroviaire
3. La tarification du transport ferroviaire et l'accès aux services concurrentiels
4. Un nouveau cadre pour le transport aérien
5. Approvisionnement du Nord par voie maritime
6. Le transport maritime dans le Nord
7. Une meilleure accessibilité pour les voyageurs handicapés
8. Fusions et acquisitions
9. Règlement des différends
10. La nouvelle Loi sur les transports routiers

Pour de plus amples renseignements, prière de s'adresser à :

Le Directeur  
Politiques et Programmes  
Transporteurs routiers  
Transports Canada  
Place de Ville, tour C  
Ottawa (Ontario)  
K1A 0N5

Téléphone : (613) 998-1915  
Télex : 053-3130  
Fac-similé : (613) 996-9439

© Ministre des Approvisionnements et Services

Canada 1988

N° de cat. T22-75/1988

ISBN 0-662-55814-6